geld gaat. Gezien de verkiezingsprogramma's van de meeste partijen moet er echter van worden uitgegaan dat het gratis maken van schoolboeken in een volgend kabinet structureel zal worden geregeld. In dat licht lijkt het mij goed om nu al een eerste stap te zetten en niet weer een jaar verloren te laten gaan om zodoende een positieve impuls te geven aan de koopkracht van met name grote gezinnen met een middeninkomen.

Het ziet er naar uit dat wij opnieuw te maken gaan krijgen met een fors lerarentekort. Flinke investeringen blijven daarom noodzakelijk. Ik denk aan opleidingen, capaciteit, aantrekkelijkheid en carrièreperspectief. Hoe interesseren wij gegadigden voor een onderwijsloopbaan en hoe houden wij ze vervolgens vast? Dat zijn de kernvragen. Maar leraren laten zich niet alleen leiden door arbeidsvoorwaarden. Zij zijn vooral betrokken bij hun leerlingen en hebben hart voor hun vak. Vanuit die passie verdienen zij alle ruimte om hun werk te doen. Ik pleit daarom niet alleen voor een ruimer budget, maar vooral ook voor meer tijd voor docenten, zodat zij meer aandacht kunnen besteden aan inhoudelijke voorbereiding en professionele ontwikkeling. Welke mogelijkheden ziet de minister op dat punt? De conciërges en onderwijs- of klassenassistenten kunnen een substantiële bijdrage aan dit verbeteringstraject leveren.

Onlangs bleek uit onderzoek dat het aantal aanmeldingen van vwo'ers voor een universitaire studie sterk daalt. Vooral de financiële gevolgen van een eventuele uitloop zouden hen afschrikken. Dat is een zorgelijk gegeven en daar moet wat aan gebeuren. Graag verneem ik de reactie van de staatssecretaris op deze nieuwe ontwikkeling. Zijn de financiële prikkels in het hoger onderwijs te sterk? Moet er wellicht meer aandacht voor wetenschap komen binnen het vwo?

Wij staan aan de vooravond van verkiezingen en van een nieuwe kabinetsperiode. Tal van organisaties hebben ons in dat verband op de hoogte gebracht van hun wensen. Vaak ook met budgettaire consequenties. In dat geheel viel een pleidooi op dat juist continuïteit benadrukt. Ik doel op het breed ondersteunde manifest voor een goed en vrij onderwijs in de 21ste eeuw. Wat mij betreft een heldere en overtuigende visie die ik graag opnieuw onder de aandacht breng. Artikel 23 van de Grondwet biedt ook voor actuele vraagstukken een goed werkbaar kader. Daar moeten wij zuinig op zijn en wij moeten dus niet, zoals sommige partijen suggereren – ik denk aan het verkiezingsprogramma van de VVD – gaan knoeien in de onderlinge verhouding van grondrechten.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt van 17.10 uur tot 19.00 uur geschorst.

Voorzitter: Hamer

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de invoering van een puntenstelsel rijbewijzen (30324).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

Mevrouw **De Pater-van der Meer** (CDA): Mevrouw de Voorzitter. Het verheugt mij dat dit wetsvoorstel vanavond wordt behandeld. De invoering van een puntenstelsel was voor de CDA-fractie al een onderwerp toen er andere kabinetten zaten. Er zijn uitvoerige discussies gevoerd met ministers van Justitie en met ministers van Verkeer en Waterstaat. Het heeft wat jaren geduurd, maar nu ligt er een afgewogen wetsvoorstel ter besluitvorming voor. Lange adem leidt dus tot resultaat. Ik dank de minister van Verkeer en Waterstaat daarvoor in de eerste plaats. Ook de huidige minister van Justitie is niet onbekend met dit onderwerp. Al in 1994 heeft hij met zijn toenmalige ambtgenoot van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Maij-Weggen, een vergelijkbaar wetsvoorstel opgesteld. Dat voorstel is echter in 1995 ingetrokken. Durfde men toen niet echt door te pakken? Was men een beetje bang?

Ik besteed mijn tijd vanavond niet aan het verleden. Wellicht speelt door sommige hoofden nog steeds iets van bangheid op het moment dat de invoering van een puntenstelsel aan de orde is – lees de vele commentaren – maar er is ook de werkelijkheid van vandaag en van de toekomst.

Vorige week werd in deze zaal het Nationaal jeugddebat gevoerd. Een van de vier thema's was het ontnemen van het rijbewijs bij notoire plegers van verkeersdelicten. Voordat ik het voorstel van de betrokken fractie-Jong citeer, merk ik op dat de minister van Verkeer en Waterstaat verhinderd was en dat iemand van het jeugddebat had gevraagd om een vertegenwoordiger van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat de boodschap in ontvangst te laten nemen. Dat mocht ik doen. Ik citeer nu uit de boodschap die zij ons op dit punt wilde meegeven: ''Een verplicht herexamen voor automobilisten die herhaaldelijk wangedrag vertonen.'' De Kamer begrijpt dat het doen van die toezegging in dat jeugddebat wat mij betreft niet al te moeilijk was. De fractie-Jong – ik geef haar nu die naam – noemde met name door rood rijden, met alcohol achter het stuur gaan en veel te hard rijden in combinatie met de verkeersonveiligheid voor overige, kwetsbare verkeersdeelnemers. De maatregel die bij deze groep scoorde, was een gerichte herhalingscursus rijvaardigheid, gerelateerd aan het gepleegde delict. Dit sluit goed aan bij het streven van de huidige minister van Verkeer en Waterstaat om naast sancties in het kader van de verkeersveiligheid, maatregelen te nemen die gedragsbeïnvloeding bewerkstelligen. Het is haar bedoeling om het aantal verkeersslachtoffers op die manier terug te dringen.

Ik kom tot de kern van het voorliggende voorstel. Als een automobilist of een bromfietser een rijbewijs heeft en binnen vijf jaar na een veroordeling opnieuw zwaar in de fout gaat, krijgt hij automatisch een rijontzegging opgelegd. Zwaar in de fout gaan, heeft betrekking op het veroorzaken van een ongeluk met ernstige gevolgen. Als er langzaam verkeer op de snelweg rijdt, is het fout om snel links en rechts in te halen over de zijberm en zodoende een medeweggebruiker in de vangrail te duwen. Dat kan behoorlijk letsel tot gevolg hebben. Tot zwaar in de fout gaan, behoort ook het rijden onder invloed van alcohol en daardoor een fietser over het hoofd zien. Ook excessieve snelheidsovertredingen in een woonwijk en een kind op de bumper krijgen,

behoren tot foutief gedrag in het verkeer. Dit soort voorbeelden noemden ook de jongeren tijdens het jeugddebat. Als de ernst van het delict leidt tot ontzegging van het rijbewijs gedurende een jaar of langer, mag betrokkene op grond van het voorliggende wetsvoorstel opnieuw examen doen.

Ik vraag aandacht voor snelheidsovertredingen van minder dan 30 km/u, die ook in het wetsvoorstel worden genoemd. Die zouden niet onder het nieuwe puntenstelsel vallen. Dergelijke overtredingen kunnen echter een verkeersongeval met letsel voor derden veroorzaken. Dan vallen die overtredingen er wel onder. Juist op grond van het toegebrachte letsel kan strafrechtelijk worden opgetreden en kan ontneming van het rijbewijs volgen. Ik noem dit in het bijzonder omdat dit een door velen ervaren overtreding is: je rijdt iets te hard maar ook weer niet zo hard dat je niet bijtijds en adequaat op de rem kunt trappen. Nu kunnen de meeste automobilisten ook als zij iets te hard rijden bijtijds en adequaat op de rem trappen. Uit onderzoek van de SWOV blijkt echter dat ook als er adequaat op de rem wordt getrapt, de afstand die het voertuig nodig heeft om tot stilstand te komen en de kracht waarmee dat gepaard gaat ernstig letsel kan opleveren. Soms kunnen dus wat geringe overtredingen tot ernstig letsel leiden. Ik noem dit voorbeeld omdat het niet zozeer gaat om een aantal kilometers te hard rijden, maar om het onder omstandigheden zodanig te hard rijden dat de automobilist het voorkomen van letsel niet meer in de hand heeft.

Wij hebben staatjes ontvangen over de invloed van rijden onder alcohol. De meeste rijontzeggingen worden veroorzaakt door rijden onder invloed. Ik heb gisteren nieuwe, aanvullende cijfers mogen ontvangen. Met dit wetsvoorstel blijven mogelijkheden voor een educatieve maatregel alcohol en verkeer mogelijk, naast de sanctie. Het zijn deze gedragsbeïnvloedende of gedragsconfronterende maatregelen die de minister van Verkeer en Waterstaat steeds noemt bij de verkeersveiligheid.

In de voorbereiding van dit wetsvoorstel heeft het CDA aangegeven dat geen stelsel met een gigantische administratieve rompslomp ontwikkeld moet worden. Dat was vanaf het begin een eis van het CDA. Dat komt in dit voorstel inderdaad goed tot uitdrukking. Daarbij komt dat de Wet OM-afdoening een beperkte aanslag pleegt op de capaciteit van de strafrechter. Tot zes maanden rijontzegging kan in het vervolg ook door het OM worden opgelegd.

Volgens de CDA-fractie moet nog een punt geregeld worden dat hoort bij ernstige verkeersdelicten. Ik doel op het rijden onder invloed van drugs, waarover in het laatste overleg is gesproken. Op dit moment is geen voldoende betrouwbare test beschikbaar. Dat is jammer. De minister van Verkeer en Waterstaat en de CDA-fractie zijn het over het belang eens. Zonder betrouwbare test wordt het immers een kwestie van willekeur. Het is overigens al mogelijk om een rijontzegging op te leggen als iemand aantoonbaar onder invloed is van drugs. In die zin is het delict gelijkgesteld met rijden onder invloed van alcohol. De AMvB zal op dit punt aangevuld worden zodra die betrouwbare test er is.

Ik ben heel blij dat dit puntenstelsel nog in deze parlementaire periode tot een plenaire afronding kan komen.

□

De heer **Wolfsen** (PvdA): Voorzitter. Begin 2003 was ik op bezoek bij B&W, het toen nog bestaande tv-programma van Barend en Witteman, samen met onder meer Karel Dubbink. Hij is de vader van Thomas, die samen met zijn vriendin Mareike is doodgereden door een ernstig recidiverende dronken automobilist. Ik zeg het maar even ronduit. Sinds die ontmoeting heeft dit onderwerp mij als Kamerlid niet meer losgelaten. Aan de ene kant houdt de omvang van het probleem mij bezig en aan de andere kant de gescheiden werelden tussen Justitie en Verkeer en Waterstaat, of, meer preciezer, het CBR.

Ik noem wat cijfers om de omvang van het probleem aan te geven. Tussen 2002 en 2005 is 239.612 keer verbaliserend opgetreden voor rijden onder invloed. Dat is geen gering aantal. In 2005 werd ongeveer 30.000 keer verbaliserend opgetreden. De pakkans voor rijden onder invloed is ongeveer 1%. Die kans kan ook iets hoger zijn, maar een automobilist wordt in zijn leven slechts ongeveer een keer in de zes à acht jaar gecontroleerd. De pakkans bij recidive is dus 1% van 1%, is ongeveer 1 op 10.000. Die kans is buitengewoon gering. Toch blijkt een kwart van de mensen die gepakt worden voor rijden onder invloed te recidiveren; zij plegen het feit opnieuw binnen vijf jaar. De kans op een ongeval bij een alcoholpromillage van 0,5 is anderhalf keer zo hoog als de kans op een ongeval in nuchtere toestand. Bij een promillage van 1,3 wordt die kans zes keer zo hoog. Bij een promillage van 1,8 is de kans op een ongeval achttien keer zo hoog. Per jaar vallen er ongeveer tweehonderdvijftig tot driehonderdvijftig doden; de cijfers zijn op dit punt niet duidelijk dus misschien kan de minister van Verkeer en Waterstaat het aantal preciezer aangeven. Het gaat om ongeveer één dode per dag. Per jaar vallen er ook drieduizend tot vierduizend ziekenhuisgewonden, ongeveer tien per dag.

De minister van Verkeer en Waterstaat verdient werkelijk een compliment omdat het aantal verkeersdoden in de afgelopen jaren enorm is teruggebracht. Aan het einde van de regeerperiode van Paars II kregen wij een mooie brief, soortgelijk aan iets wat nu ook binnen het departement schijnt te circuleren, van Kok over al het moois dat het kabinet tot stand heeft gebracht. Ik waarschuw er alvast voor dat dat in de verkiezingen bijzonder vervelend kan uitpakken. In die brief stond in elk geval ook dat het aantal doden onder de duizend was gebracht; dat aantal zou naar verwachting vrij stabiel zijn. Het is onder minister Peijs echter teruggebracht tot ergens in de zevenhonderd. Dat is een prestatie van formaat. De maatschappelijke kosten van alle doden en gewonden bedragen ongeveer 1,5 mld.

Een proces-verbaal van de politie leidt vaak tot een geldboete, een ontzegging, een gevangenisstraf of een combinatie daarvan. Dat behoort tot het Justitietraject. Er is echter ook sprake van een CBR-traject, waarin zeer actief wordt opgetreden. De link tussen deze trajecten wordt gevormd door de politie. De politie doet een melding bij het CBR en dat bureau gaat dan aan de slag. De politie moet een melding doen, maar dat gebeurt lang niet in alle gevallen. Dat is ook wel logisch want de zaak ligt vrij ingewikkeld. Als iemand een bekeuring krijgt voor rijden onder invloed, dan moet daarvan melding worden gemaakt als er een promillage van meer dan 1,3 wordt gemeten. Ook als iemand binnen vijf jaar vier keer

is aangehouden of weigerde mee te werken, moet een melding worden gemaakt. De procedure is dus vrij ingewikkeld. Ik pleit ervoor om in het vervolg altijd een melding te maken want dan behoort die ingewikkelde procedure tot het verleden. Over het algemeen gaat het overigens redelijk goed en gaat het ook steeds beter.

Per jaar worden ongeveer vijftienduizend meldingen gedaan over alcoholgerelateerde overtredingen. Daarvan worden ongeveer vijfduizend mensen naar de psychiater gestuurd, voor ongeveer € 1000 per persoon, om te bepalen of iemand drankafhankelijk is. Als dat het geval is – en dat blijkt bij recidivisten bijna altijd het geval te zijn – dan wordt het rijbewijs ingenomen, ongeacht de straf. Zelfs als de rechter geen straf oplegt of de zaak niet vervolgd wordt, kan het rijbewijs worden ingetrokken. Dat is natuurlijk volslagen terecht. De andere tienduizend worden naar een cursus gestuurd. Het aantal van vijftienduizend loopt op; in 2001 was het aantal meldingen nog maar elfduizend. Van die vijftienduizend meldingen blijkt bijna de helft recidivist te zijn. Dat is ook logisch, want lang niet alle bekeuringen worden gemeld en een kwart is al recidivist. De lichte recidivist wordt naar een cursus gestuurd en de zwaardere recidivist wordt naar de psychiater gestuurd. Dat laatste gebeurt ongeveer drieduizend keer per jaar. Dit staat allemaal los van de uitkomsten van een strafzaak. Het gaat dus voorwaar om een massief maatschappelijk probleem. Wij bespreken het vandaag in een bijna lege zaal, maar de kwestie is buitengewoon ernstig.

Ik keer even terug naar de heer Dubbink en de twee gescheiden werelden van Justitie en het CBR. Waarom zou je met zo'n lage pakkans nog € 1000 besteden aan een psychiater? Waarom zou je allerlei ingewikkelde juridische procedures volgen bij recidivisten? Waarom alleen maar een cursus bij recidive? Al filosoferend kwamen wij tot de conclusie dat het rijbewijs van recidivisten eigenlijk gewoon altijd van rechtswege ongeldig zou moeten worden verklaard na een tweede onherroepelijk afgedane strafzaak. Die mensen moeten gewoon van de weg af, ongeacht de hoogte van de straf. Mazzel in een strafzaak – de rechter kan soms terecht rekening houden met persoonlijke omstandigheden en een lagere straf opleggen – mag er niet toe leiden dat het onveilig blijft op de weg. Als zij het rijbewijs op termijn terug willen, moeten zij zelf de kosten van de psychiater maar betalen. Dat scheelt de staat miljoenen per jaar. Bovendien werken er tientallen ambtenaren aan, waarop ook miljoenen kan worden bespaard als dit wetsvoorstel nog wat beter wordt. Er moet een strengere, helderdere, effectievere werkwijze worden gehanteerd dan nu. Ik heb er geen bezwaar tegen dat de regering voorstelt om een rijbewijs ook ongeldig te verklaren als een ontzegging van meer dan twee jaar wordt opgelegd aan een first offender. In de praktijk komt dit echter weinig voor.

Toen ik in januari 2005 mijn voorstel deed – tweede keer gepakt dan je rijbewijs kwijt – reageerde eigenlijk iedereen positief. Dat gold ook voor minister Peijs, waarvoor ik haar hier publiekelijk bedank. Ook de CDA-fractie in de persoon van mevrouw De Pater reageerde positief. Dat gold eveneens voor de verkeersveiligheidsorganisaties. 3VO zei: het klinkt ons als muziek in de oren. Uit de onvermijdelijke peiling van Maurice de Hond bleek het volgende. Het voorstel om iemand na twee keer gepakt te zijn wegens onder invloed rijden, opnieuw te laten afrijden, wordt door 83% van de Nederlanders gesteund. Om dat al na één keer te doen, vindt een meerderheid niet nodig. Een kleine meerderheid wil ook dat dit gebeurt als iemand drie keer wordt gepakt wegens te hard rijden. De hoofdredactie van Trouw zei: dit voorstel verdient 1000x steun. Zelden heb ik mij meer gecoiffeerd gevoeld dan in die week.

Samen met mevrouw De Pater heb ik op dit punt een amendement gemaakt bij de behandeling van het wetsvoorstel voor herijking van de strafmaxima. De regering zei toen: wij willen het overnemen, maar eigenlijk ook verbreden naar wat zwaardere overtredingen zoals snelheidsovertredingen. Het gevaar is natuurlijk altijd dat het betere de vijand van het goede wordt en dat er vertraging optreedt. Wat daarbij meespeelde, was dat het CDA graag een puntenrijbewijs wilde. Alles afwegende, kwam ik tot de conclusie dat ik daarmee akkoord moest gaan omdat er dan een breder wetsvoorstel zou komen. Bovendien werd op die manier een netter traject gevolgd, via de Raad van State en andere adviescolleges, wat de kwaliteit ten goede komt.

Wij staan nog steeds achter dat idee. De uitwerking daarvan door de regering ligt vanavond voor ter behandeling. Maar, waarom is zo'n heldere, effectieve en begrijpelijke consensus juridisch zo ingewikkeld en halfslachtig en strafrechtelijk ongebruikelijk uitgewerkt in het wetsvoorstel? De Raad van State heeft serieuze bezwaren. Dat moet zeker bij deze minister van Justitie de nodige gedachten oproepen. Hij zal vanavond waarschijnlijk niet helemaal afstand nemen van het advies van de Raad van State; dat zou opportunistisch zijn. De minister-president heeft al eens in een boek opgeroepen: handel meer naar de gedachten van de Raad van State. Dat is een buitengewoon verstandige uitspraak.

De Raad van State zegt terecht dat dit wetsvoorstel geen puntenstelsel behelst. Niemand krijgt punten. Recidive wordt gewoon harder aangepakt, punt uit. Het CDA wil graag een puntenstelsel, dus ik begrijp best dat de regering het daarom een puntenstelsel noemt. Daar zal ik hier dan ook geen punt van maken. De NVvR, de Raad van State, de Raad voor de rechtspraak en de pg's – wie eigenlijk niet? – hebben allemaal ernstige bezwaren tegen de huidige vormgeving van het wetsvoorstel.

Mevrouw **De Pater-van der Meer** (CDA): De heer Wolfsen heeft inmiddels twee punten. Bij de eerste ernstige overtreding neem ik hem er één af. Bij de tweede ernstige overtreding in dit debat neem ik hem het tweede punt af en is hij zijn punten kwijt. Dat is het systeem van het puntenrijbewijs.

De heer **Wolfsen** (PvdA): Dat is flauwekul. Je hebt geen punten. Als je voor de tweede keer wordt gepakt, ben je je rijbewijs kwijt, punt uit. In die zin is het een puntenrijbewijs.

Mevrouw **De Pater-van der Meer** (CDA): Je hebt twee punten.

De heer **Wolfsen** (PvdA): Dat staat toch nergens. Wie heeft er nu twee punten? Duitsland en Frankrijk hebben een echt puntenrijbewijs.

Mevrouw **De Pater-van der Meer** (CDA): De heer Wolfsen heeft toch wel de memorie van toelichting gelezen?

Wolfsen

De heer **Wolfsen** (PvdA): Ik vind het prima, maar zo is het natuurlijk niet. De Raad van State – die wij serieus moeten nemen – zegt dat wij het woord ''puntenrijbewijs'' moeten mijden, omdat daarvan geen sprake is. De Raad van State is apolitiek en ik ben geneigd om de raad serieus te nemen. Daarom heb ik dat punt toch maar even gemaakt.

De **voorzitter**: Mevrouw De Pater mag nog één keer haar punt maken.

Mevrouw **De Pater-van der Meer** (CDA): Het aardige is dat het puntenrijbewijs zo helder voor de ogen van al die rijbewijshouders staat. Hoe zou u het dan willen noemen?

De heer **Wolfsen** (PvdA): Recidive aanpakken. Tweede overtreding: rijbewijs kwijt. Punt uit. Ik hoor echter dat de minister van Verkeer en Waterstaat dat te lang vindt. Twee keer gepakt, rijbewijs kwijt dan.

Terecht wordt er een link aangebracht tussen de strafzaak en de vorderingsprocedure van het CBR. Dit gebeurt echter via een ingewikkelde constructie van een algemene maatregel van bestuur met minimum- en maximumstraffen voor recidivisten en alleen met betrekking tot de ontzegging. Van het minimum mag door de rechter worden afgeweken als de straf van bijzondere hardheid zou zijn. Hij mag dan naar beneden afwijken. Een hardheidsclausule in het strafrecht kennen wij in Nederland niet. De Raad van State maakt ook daar – terecht – bezwaar tegen. Van het maximum, dat lager – en dat is sowieso al gek – is dan het wettelijke maximum, mag de rechter naar boven afwijken, maar alleen als de lagere straf niet passend zou zijn. Hij kan dan terug naar het door ons, als wetgever, vastgestelde maximum. Dat is buitengewoon merkwaardig. De rechter moet motiveren waarom hij van het door ons vastgestelde maximum wil afwijken. Het is in Nederland buitengewoon ongebruikelijk dat een minister dat via een AMvB kan beperken. Ik ben daar ook eigenlijk zeer tegen.

Moeten de huidige straffen dan veranderen? Daarom kom je tenslotte met een AMvB. Nee, zeggen de ministers. De straffen hoeven niet te veranderen, want dit systeem bevestigt de bestaande praktijk. Zie het als een steuntje in de rug van de praktijk, zeggen zij. Wij moeten toch juist zorgen voor minder regels in plaats van meer regels? Ik kijk tevergeefs naar de VVD-fractie, want die is er vanavond niet. De VVD-fractie pleit altijd voor minder regels. Volgens mij is het echter ook kabinetsbeleid om te zorgen voor minder regels. Dat moet zeker gelden voor regels die niet meer zijn dan een steuntje in de rug van mensen die er niet om vragen, die het niet nodig hebben en die er niet op zitten te wachten. Het is bovendien een steuntje die de huidige praktijk helemaal niet verandert.

Straf moet gewoon maatwerk blijven volgens de huidige praktijk. Ook de ministers willen dat, begrijp ik. Weg dus met zo'n AMvB-constructie. Wij moeten wel scherp de link leggen tussen de recidiveconstatering en het van rechtswege vervallen verklaren van het rijbewijs, maar op een veel eenvoudiger, duidelijker en effectievere manier. Het moet zoals waarover toentertijd consensus was, namelijk het altijd van rechtswege ongeldig verklaren van het rijbewijs. Simpel.

Dit voorstel is ook een beetje schijn. Stel dat de ontzegging voorwaardelijk wordt opgelegd of dat een gevangenisstraf of een andere straf wordt opgelegd. Mensen denken dan dat zij de dans mooi zijn ontsprongen. Zij worden echter wel naar de psychiater gestuurd en raken vervolgens hun rijbewijs gewoon via het CBR kwijt. Er zit dus een schijnzekerheid in voor mensen en dat vind ik niet goed.

Als ik het goed heb begrepen, treft het voorstel ook niet zo heel veel mensen. Uit dezelfde brief blijkt dat in de periode 2000-2005 maar zo'n 1800 mensen voor meer dan een jaar zijn veroordeeld met betrekking tot recidive. De constructie die nu wordt voorgesteld, treft maar heel weinig mensen. Graag daarop een toelichting.

Samenvattend. AMvB: nee. Straffen moet maatwerk blijven. Van alcoholrecidivisten vervalt altijd van rechtswege het rijbewijs als het aan ons ligt. Over het promillage valt met ons best te onderhandelen, bijvoorbeeld als er een Kamermeerderheid is om er 1 of 0,8 van te maken. Het moet een heldere norm zijn. Voorts moet de maatregel worden verbreed met grove snelheidsovertredingen, bijvoorbeeld 40 à 50 kilometer per uur te hard buiten de bebouwde kom en 30 à 40 kilometer per uur binnen de bebouwde kom. Ook dat is een heldere norm. De tweejaarsgrens is ook prima, zelfs al komt het heel weinig voor. Zo simpel zou het voorstel wat ons betreft eigenlijk moeten luiden.

Mevrouw **De Pater-van der Meer** (CDA): Ik werd even getriggerd door de aantallen die de heer Wolfsen noemde. Hij had het over een periode in de afgelopen jaren. Daarin zijn 239.000 gevallen van rijden onder invloed strafrechtelijk afgedaan. Een deel daarvan is afgedaan door middel van transactie. Ruim 3000 personen hebben in ieder geval een rijontzegging gekregen van meer dan een jaar. U noemde een heel ander aantal. Het betreft dus behoorlijke aantallen, zowel de ontzeggingen van meer dan een jaar als die van zes maanden tot een jaar.

De heer **Wolfsen** (PvdA): Ik had het over alcoholdelicten. In de brief staat een aantal van 26.580. Misschien moeten wij even aan de ministers vragen hoe het precies zit met de cijfers.

Mevrouw **De Pater-van der Meer** (CDA): Dan hebt u een andere brief dan ik.

De heer **Wolfsen** (PvdA): Van die 26.580 personen die zijn aangehouden voor een alcoholdelict – ik heb het over recidive – zijn er 10.000 veroordeeld tot een ontzegging tot zes maanden, 14.493 tot een ontzegging van zes maanden tot een jaar en 1845 tot een ontzegging van meer dan een jaar. Die laatste groep valt onder deze regeling. Die aantallen heb ik uit de brief gehaald met betrekking tot alcoholdelicten.

Alle strafzaken die op dit moment zijn afgedaan, zullen volgens het voorstel buiten de werking van deze wet vallen. Dat vind ik gek en ik ben het er ook zeer mee oneens. De ministers schrijven dat als deze afgedane delicten wel worden meegenomen, zij rechtsgevolgen in het leven zouden roepen die niet zijn voorzien. Dat vind ik gek. Het zijn oude delicten en die roepen geen rechtsgevolgen in het leven. Dat lijkt mij ook onjuist en onredelijk. Als dit voorstel wordt overgenomen, komt deze wet buitengewoon traag op gang. Slechts het nieuwe feit zal, met dit verleden, het rechtsgevolg in het

leven roepen. Daar lijkt mij juridisch weinig mis mee. Ik stel dus ook voor om de wet in die zin aan te passen.

Vanaf nu moet ook altijd melding worden gedaan aan het CBR als mensen worden gesnapt met alcohol in het verkeer. De huidige regeling blijkt in de praktijk voor de politie redelijk ingewikkeld te zijn. Daar moet een eenduidige regeling van worden gemaakt: altijd melden. Dat scheelt waarschijnlijk ook tientallen doden. Er wordt wel eens gezegd dat het veel doden zou schelen als de vorderingsprocedure beter zou werken.

Als mensen een langdurige ontzegging hebben, kunnen zij gewoon een auto op hun naam stellen. Het gevaar dat zij daarin gaan rijden is groot. Is niet mogelijk om mensen die zo langdurig niet mogen rijden de mogelijkheid te ontnemen om een auto op hun naam te hebben? Daarmee wordt wellicht voorkomen dat zij in de verleiding komen.

Ik heb ook nog een vraag over geldboetes voor ernstig recidiverende zakelijke leaserijders. Daar zijn in de praktijk nogal eens problemen mee. Nu gaan snelheidsovertredingen onder deze wet vallen. Als zo'n zakelijke leaserijder wordt geflitst en de wagenparkbeheerder meldt niet wie er in de auto heeft gereden, ontstaat er een raar probleem. Er kan dan namelijk geen boete opgelegd worden van meer dan € 4500, ongeacht de hoogte van de snelheid. Dat is gek. Het gaat wel steeds beter met het bekendmaken van de namen. Een tijd geleden werd 41% van de namen niet bekend gemaakt en dat schijnt nu gezakt te zijn naar 26%. Het is echter een buitengewoon serieus probleem. Ik vraag de ministers of zij daar iets aan kunnen doen.

Ik heb gehoord dat op straat bij de eerste selectie een limiet wordt gehanteerd van 0,7 promille. Dan vallen er gelijk heel veel mensen buiten de boot. Zij worden niet extra gecontroleerd. Klopt het dat bij de eerste selectie een marge wordt gehanteerd van 0,7 promille? Ik zou die marge onredelijk hoog vinden.

Ik las in de stukken dat ongeveer negen van de tien mensen die rijden met alcohol op niet thuis hebben gedronken. Zij hebben gedronken in een café of bij een sportvereniging of waar dan ook. Zouden mensen die bijvoorbeeld in een café mensen volschenken terwijl zij weten dat zij daarna met de auto zullen vertrekken, kunnen worden aangepakt, strafrechtelijk of op een andere manier? Kunnen cafébazen wat meer worden aangepakt als zij dat weten? Nu wordt er helemaal niet op doorgerechercheerd. Ik zou willen dat dit wel gebeurde en dat deze mensen worden gewezen op hun verantwoordelijkheid.

Het geheim van het terugdringen van alcohol in het verkeer is pakkans, pakkans, pakkans. Ik zou graag willen – ik overweeg hierover een motie in te dienen – dat de miljoenen die vrij kunnen vallen als het wetsvoorstel wat preciezer wordt gemaakt allemaal te besteden aan extra vliegende brigades die extra controles kunnen uitvoeren en aan een massieve voorlichtingscampagne. Die voorlichtingscampagne heeft alleen zin als de norm voor iedereen kraakhelder is en niet zo ingewikkeld als in dit voorstel. Daar gaat dan een extra corrigerende werking van uit. Ik vraag de ministers dus om het wetsvoorstel een beetje aan te passen in de lijn die als het ware is overeengekomen bij de eerste besprekingen van de gedachte om recidivisten veel kordater en harder aan te pakken.

□

Minister **Hirsch Ballin**: Mevrouw de voorzitter. Ik dank beide woordvoerders voor hun steun voor de gedachte dat er een versterking nodig is van de manier waarop de rechtshandhaving op dit terrein functioneert. Mevrouw De Pater heeft haar steun voor dit wetsvoorstel duidelijk verwoord. De heer Wolfsen heeft er in zijn bijdrage voor gepleit om nog naar andere, in bepaalde opzichten verder strekkende mogelijkheden te zoeken. Dat wil ik ook als een steuntje in de rug zien.

Van beide woordvoerders heb ik goed begrepen welke waarde zij hechten aan het optreden, strafrechtelijk zowel als bestuurlijk, tegen verkeersdelicten. Ik noem het rijden onder invloed van alcohol en/of drugs, snelheidsovertredingen en roekeloos rijden. Ik denk ook dat dit eigenlijk de kern is van wat ons, mijn collega mevrouw Peijs en ik, bezighoudt bij de verdediging van dit wetsvoorstel.

Dit wetsvoorstel is inderdaad voortgekomen uit de gedachte dat wij moeten onderkennen dat dit soort delicten erg is. Er is door mevrouw De Pater terecht gewezen op het enorme leed dat het in mensenlevens kan aanrichten, wanneer mensen het slachtoffer worden van op de een of andere manier gevaarlijk gebruik van de weg. Er kan dan in een flits van een seconde iets gebeuren wat mensenlevens ruïneert. Ik weet dat dit ook voor mijn collega geldt, voor mij en voor degenen die vanavond het woord gevoerd hebben, alsook velen met wie wij allen daarover gesproken hebben. Dat is waarom dit soort delicten inderdaad erg is.

Een van de dingen waartegen wij moeten strijden, is de gedachte dat wij dit op de een of andere manier lichter moeten opvatten dan andere vormen van criminaliteit. Er zitten vaak wel andere patronen onder. Wat wij hierbij ook moeten onderkennen, is dat dit soort voor mensenlevens soms ruïnerende verkeersdelicten (rijden onder invloed, te hard rijden, roekeloos rijden) kan voortkomen uit gewoonten en/of mentaliteit. Dit is ook precies de reden dat er, inderdaad, al sinds verscheidene decennia in deze hoek van het strafrecht gezocht is naar mogelijkheden om te reageren, te pakken, om het zo te noemen, op het punt waar gewoonten en een verkeerde mentaliteit bij het weggebruik een rol spelen in het begaan van de bedoelde delicten.

Tegen deze achtergrond is er in een aantal Europese landen, waartoe Nederland tot nu toe niet behoort, gewerkt met puntenstelsels. Degenen die de geschiedenis van de wetgeving op dit terrein in herinnering geroepen hebben, weten dat de benadering op grond van een zogenoemde traditionele denkwijze, die ook bij Justitie goed onder dak was, niet zoveel zag in puntenstelsels. Dit is eigenlijk ook verwoord in de variant die de heer Wolfsen vanavond en in de schriftelijke voorbereiding van dit wetsvoorstel heeft ingebracht.

Dit heeft met een bepaalde, vooral op het communestrafrecht georiënteerde denkwijze van juristen te maken en met het feit dat er in de Nederlandse context bepaalde praktische problemen verbonden zijn aan puntenstelsels. Wij hebben in de jaren 1988 en 1990 de zogeheten Wet Mulder ingevoerd voor de administratieve afdoening van c.q. rechtshandhaving bij verkeersovertredingen. Dat stelsel berust in hoge mate op de mogelijkheid dat er in plaats van na persoonlijke schuldvaststelling op kenteken sancties worden opgelegd. In

combinatie met puntenstelsels levert dat een probleem op, al is het een zeer effectief en praktisch systeem gebleken. Het heeft enorm bijgedragen aan de handhaving van verkeersvoorschriften. Je weet alleen niet zeker dat aan het stuur van de auto waarvan het kenteken voor de tweede maal wordt geregistreerd, dezelfde persoon zit. Die complicatie treedt op in combinatie met puntenstelsels. Mevrouw De Pater heeft er terecht aan herinnerd dat de ministers van Justitie en van Verkeer en Waterstaat van het kabinet-Lubbers III een voorstel hebben gedaan om desalniettemin een puntenstelsel in te voeren. Ik neem aan dat de heer Wolfsen dat ook in zuiverder vorm als een puntenstelsel zal herkennen. Het wetsvoorstel vulde de Wet Mulder aan. Die houdt een administratieve handhaving op dit terrein in, gebaseerd op kentekenregistratie. Het kabinet-Kok I heeft het wetsvoorstel na het advies van de Raad van State alleen niet verder in procedure gebracht. De gedachten die de heer Wolfsen net ontvouwde, deden mij in bepaalde opzichten wel denken aan dat wetsvoorstel. Ik kan dat begrijpen en volg dus ook in hoge mate de gedachtegang van de heer Wolfsen. Inderdaad geldt wat hij naar voren bracht, namelijk dat de ingeslagen weg op een andere manier helpt om de doelstelling te realiseren om mensen te pakken die een bepaald gedragspatroon aan de dag leggen, dat ernstige problemen in het verkeer veroorzaakt. Wij kunnen erover twisten of dit al dan niet een puntenstelsel is. Ik heb het advies van de Raad van State ook in het dossier van dit wetsvoorstel aangetroffen en gezien dat erop staat dat het een puntenstelsel is. Mij lijkt het goed om onder ogen te zien dat het via een standaardpatroon van verzwaarde bestraffing in de sfeer van de rijbevoegdheid aansluit bij de manier waarop mensen worden bestraft die bij herhaling, door gewoonte, verkeerde mentaliteit of een verkeerd gedragspatroon deze delicten begaan. Dat is in ieder geval het kenmerk van alle gedachten die in het verleden zijn ontstaan. Ook vanavond blijkt dat men erover denkt, dit anders te behandelen dan onderwerpen van het gewone, algemene, zogenoemde commune strafrecht. Grijp in in verkeerde gedragspatronen en maak duidelijk dat iemand die al een keer in de fout is gegaan en in herhaling valt, vanzelf weet wat hem of haar te wachten staat. Er is in een hardheidsclausule voorzien, omdat wij in onze gedachtegang over het strafrecht zo sterk hechten aan de mogelijkheid van individualisering, maar die laat ik even buiten beschouwing. In ieder geval is aan deze specifieke benadering van wangedrag in het verkeer de naam puntenstelsel verbonden. Ik hoop dat dit een stap op weg naar de ontwikkeling van aanvullende gedachten is en dat die wordt gewaardeerd en aanvaard. Het zou een doorbraak zijn, gezien de weerstand hiertegen in het verleden.

De heer Wolfsen had bezwaren tegen de AMvB die hier een zekere invulling aan moet geven. Dat begrijp ik, maar ik wijs erop dat de AMvB aansluit op de strafmaat in het concrete geval, terwijl de wet aansluit op de strafmaxima in de wet. Verder biedt de AMvB een groeimogelijkheid, namelijk de mogelijkheid dat er verdere stappen worden gezet in het onder de werking van deze wet brengen van delicten. Die gaan in de richting die beide sprekers van vanavond hebben bepleit. De heer Wolfsen zei dat er andere situaties dan deze bestonden. Mevrouw De Pater zei dat rijden onder invloed niet alleen onder invloed van alcohol betekende, maar ook van drugs. Ik bevestig dat wij, op het moment dat dit hanteerbaar wordt, zullen bevorderen dat het onder de werkingssfeer van deze wet valt. Dat vereist een aantal praktische voorzieningen. Ik meen dat dit tijdens de schriftelijke voorbereiding voldoende naar voren is gekomen.

Op het gebied van de specifiek juridische aspecten moet ik nog ingaan op de opmerking van de heer Wolfsen over de afgedane zaken. Voor zover deze getuigen van een vorm van ongeduld om de voorgestelde wettelijke regeling ook van toepassing te laten zijn op mensen die al eerder in de fout zijn gegaan, heb ik daarvoor begrip. Gelet op de algemene norm van een verbod op terugwerkende kracht, moeten wij echter ook op dit gebied strikt zijn met het niet verbinden van rechtsgevolgen aan feiten die zich eerder hebben voorgedaan. Ik begrijp dat de redenering van de heer Wolfsen is dat het eerste feit zich mogelijk weliswaar eerder kan hebben voorgedaan, maar dat je bij het tweede feit weet dat dit het geval is. Dat neemt niet weg dat de combinatie van beide feiten leidt tot het rechtsgevolg dat in de wet is voorzien. In de gebruikelijke strikte opvatting ten aanzien van het verbod op terugwerkende kracht bestaat het risico dat de rechter hiervan een punt zal maken, ook gelet op internationale normen. Ik ben daarom van mening dat de voorzichtige benadering in de overgangsbepalingen van dit wetsvoorstel op haar plaats is. Het is in ieder geval een argument om dit wetsvoorstel niet langer in behandeling te laten zijn dan nodig is. Hoe eerder het in werking is getreden, hoe minder gevallen onder de werking van het oude recht vallen.

Op de hardheidsclausule ben ik al ingegaan. In de goede taakverdeling met mijn collega moet ik in ieder geval nog iets zeggen over de snelheidsovertredingen van minder dan 30 km/u binnen de bebouwde kom. Mevrouw De Pater heeft daarvoor nogmaals aandacht gevraagd. Het gevaar is evident, mede door de onvoorzienbaarheid ten gevolge van de mentaliteit die eraan ten grondslag ligt. Ik meen dat wij kunnen volstaan met de complementaire werking van dit stelsel en hetgeen is voorzien in de Wet Mulder. Als een in kilometers uitgedrukt wellicht geringe, maar desalniettemin gevaarlijke, snelheidsovertreding leidt tot een ongeval met letsel, is sprake van een verkeersdelict waarbij in geval van recidive het wetsvoorstel van toepassing is en zal leiden tot een rijontzegging. Als de snelheidsovertreding alleen een gevaar op de weg veroorzaakt, is sprake van een delict waarbij onverplicht een rijontzegging kan worden opgelegd. Die mogelijkheid blijft bestaan.

Ik wil nog eens uitdrukkelijk verklaren dat de regeling die voorligt en in werking kan treden, het voordeel van de eenvoud heeft. Zowel de heer Wolfsen als mevrouw De Pater hebben dat naar voren gebracht. Toch vinden wij het een belangrijk wetsvoorstel, omdat voor het eerst in ons strafstelsel op dit terrein door de wet bepaalde gevolgen worden verbonden aan het bij herhaling door een verkeerd gedragspatroon veroorzaken van gevaar op de weg en het letsel en leed waarover wij hebben gesproken.

Ik wil ook ingaan op de verhouding tot de Wet OM-afdoening die wij gisteren hebben besproken in een algemeen overleg met de vaste commissie voor Justitie. De Kamer en ik delen het ongeduld om deze wet in werking te doen treden. Wij hebben besproken wat daarvoor nog nodig is. Het wetsvoorstel is zo opgezet dat op het moment dat deze wet in werking treedt, de

systematiek van het thans voorliggende wetsvoorstel zijn goede werking zal kunnen doen.

Ik meen hiermee de vragen te hebben beantwoord waarvan het in de rede ligt dat ik deze voor mijn rekening neem. Mijn collega zal de overige vragen beantwoorden.

□

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik dank de Kamerleden die hier vanavond het woord hebben gevoerd. Uit hun bijdragen komt een echte belangstelling voor verkeersveiligheid naar voren.

Ik ben erg blij met de reactie van de fractie-Jong waarover mevrouw De Pater-van der Meer het had. Als jonge mensen op deze manier hun belangstelling en inzet voor verkeersveiligheid aan de dag leggen en dat ook nog met daden staven, boeken wij vooruitgang. Uit de voorbeelden die worden aangegeven blijkt dat de leden van de fractie bijna dezelfde delicten te pakken hadden als wij. Daaruit blijkt inzicht en verantwoordelijkheidsgevoel.

Ik wil nog eens herhalen dat een eenmaal behaald rijexamen niet betekent dat je het rijbewijs altijd kunt houden. Een rijbewijs betekent dat je met succes een examen hebt afgelegd waardoor je je op de weg mag begeven. Ik zie het bewijs meer als een vergunning dan als een bewijs voor lange jaren. Zolang je je houdt aan de regels kan je de vergunning houden. Als je je niet aan de regels houdt, wordt de vergunning ingetrokken.

Er bestaan op dit moment twee redenen om de vorderingsprocedure in werking te stellen. Allereerst zijn er medische redenen. In de Regeling eisen geschiktheid 2000 staat alle medische eisen opgesomd waaraan iemand moet voldoen om een rijbewijs te krijgen en te behouden. Daarnaast kan het begaan van ernstige verkeersdelicten leiden tot de conclusie dat een rijbewijshouder niet langer beschikt over de vereiste rijvaardigheid of geschiktheid. Dit alles wordt in het kader van de vorderingsprocedure bezien. Wordt iemand niet langer rijvaardig of geschikt bevonden, dan wordt zijn rijbewijs ongeldig verklaard.

Hierbij komt het voorstel dat nu ter tafel ligt en waarop de minister van Justitie zojuist uitgebreid is ingegaan. Ook op deze wijze kan iemand zijn vergunning kwijtraken om een motorrijtuig te besturen. Als het rijbewijs van iemand van rechtswege op grond van het puntenstelsel ongeldig is geworden, betekent dat niet dat deze persoon nooit meer een rijbewijs kan krijgen. Hij moet dan echter wel opnieuw zijn rijvaardigheid en geschiktheid aantonen. Hoe dit kan worden aangetoond, zal worden uitgewerkt in de wijziging van het Reglement rijbewijzen dat in het kader van de voorhangprocedure aan de Kamer zal worden voorgelegd. Daarin zal worden geregeld dat iemand met een ongeldig geworden rijbewijs dat geldig was voor meerdere categorieën, niet voor iedere categorie apart opnieuw zijn rijvaardigheid of geschiktheid zal hoeven te bewijzen. Als hij daarvoor kiest, zal hij kunnen volstaan met alleen het aantonen van de rijvaardigheid en de geschiktheid voor de zwaarste categorie. In het Reglement rijbewijzen zal de volgorde van zwaarte worden geregeld. Slaagt iemand erin zijn rijvaardigheid en geschiktheid voor de zwaarste categorie opnieuw aan te tonen, dan krijgt hij zijn rijbewijs voor alle categorieën waarvoor het rijbewijs van rechtswege geldig was vóór de ongeldigheid van rechtswege. Hij kan er uiteraard ook voor kiezen om de aanvraag te beperken. Zou hij dan in een later stadium alsnog in aanmerking willen komen voor een rijbewijs voor de overige categorieën, dan zal hij daarvoor de gebruikelijke volgorde moeten doorlopen.

Ik noem het voorbeeld van iemand die een rijbewijs had voor de categorie B, D en E bij D. Dit bewijs wordt van rechtswege ongeldig. Betrokkene kan, om weer een motorrijtuig te kunnen gaan besturen, ervoor kiezen om examen te doen voor de zwaarste categorie waarvoor zijn oorspronkelijke rijbewijs geldig was, in dit geval de categorie E bij D. Dat betekent concreet dat hij het theorie-examen D moet doen en het praktijkexamen E bij D. Verder moet hij zijn geschiktheid aantonen voor E bij D. Als dat allemaal lukt, worden voor alle categorieën waarvoor het oude rijbewijs geldig was, namelijk de categorieën B, D en E bij D, verklaringen van rijvaardigheid en van geschiktheid geregistreerd in het rijbewijsregister en kan de betrokkene voor deze categorieën weer een rijbewijs krijgen. Wij bekijken thans of meer maatwerk mogelijk is bij het bekijken van de aanvraag van een nieuw rijbewijs na ongeldigheid van rechtswege. Gedacht moet worden aan de mogelijkheid dat niet in alle gevallen de rijvaardigheid opnieuw behoeft te worden aangetoond. Een rijbewijs zou opnieuw verkregen kunnen worden op voorwaarde dat bijvoorbeeld een alcoholslot programma wordt gevolgd. Voorstellen daarover zullen pas op termijn hun beslag kunnen krijgen, omdat de beleidsvorming nog niet is afgerond.

De fractie van de PvdA had een enkele vraag op het terrein van de vorderingsprocedure, over de Educatieve Maatregel Alcohol, de EMA. De EMA blijft mogelijk naast het puntenstelsel. Het is een maatregel in het kader van de vorderingsprocedure, die mogelijk blijft naast het strafrecht. Het puntenstelsel heeft tot doel de aanpak van de recidive in het verkeer te verbeteren en de vorderingsprocedure heeft tot doel te bezien of een rijbewijshouder wel beschikt over de vereiste rijvaardigheid of geschiktheid. Het CBR kan het vermoeden krijgen dat er een delict is gepleegd waaraan ten grondslag ligt dat er geen geschiktheid voor het rijbewijs is. Het gaat daar dan achteraan, waarbij de EMA een mogelijkheid is.

De heer Wolfsen zei dat alcoholzaken altijd moeten worden gemeld aan het CBR. De invalshoek van de vorderingsprocedure is het bezien of de betrokken rijbewijshouder nog beschikt over de vereiste rijvaardigheid of geschiktheid. Het is meer een technische procedure. Als ondergrens voor de vorderingsprocedure geldt op dit ogenblik in alcoholzaken 1,3 promille voor ervaren rijders en 0,8 promille voor beginnende bestuurders. Wij gaan na of het mogelijk is de ondergrens te verlagen.

□

Mevrouw **De Pater-van der Meer** (CDA): Voorzitter. Ik heb er in eerste termijn bij willen stilstaan dat wij nu eindelijk, na zoveel jaar, in Nederland toe zijn aan een stelsel waarin het rijbewijs strafrechtelijk ontnomen kan worden. Als dat voor een bepaalde termijn gebeurt, krijgt men tussen de oren dat men gewoon een tijd niet rijdt, punt! Dat is een sanctie. Het debat dat de heer Wolfsen aanging hebben wij in de afgelopen jaren een- en andermaal gevoerd. Soms deden wij dat, als deelnemers aan een debat. Soms deed hij dat met andere deelne-

mers aan het debat. Ik was er dan bij in mijn functie van voorzitter van de vaste commissie voor Justitie.

Juridisch-inhoudelijk waren dat buitengewoon interessante debatten. Wij hebben voors en tegens uitgewisseld. In de afgelopen dagen heb ik dat nog tot mij genomen, want je moet precies weten hoe het zat. Ik zeg er onmiddellijk bij dat de directe aanleiding was het besef dat alcohol in het verkeer zulke enorme gevolgen kan hebben voor iemand anders.

Waarom heb ik mij vanavond willen beperken tot de delicten die onder deze noemer worden geschaard? Het CDA was voorstander van een puntenstelsel waarbij meerdere delicten waarbij er dezelfde ingrijpende gevolgen voor de levens van personen konden zijn onder dit stelsel werden gebracht. Wij richtten ons op het wangedrag met ernstige gevolgen van verkeerdeelnemers. Dat was er ook de reden voor dat ik vanavond in zijn algemeenheid heb gesproken. Nogmaals, het waren interessante discussies, maar het moet in het maatschappelijk debat om het volgende gaan: bij dit soort wangedrag met dit soort ernstige gevolgen is het na twee keer binnen vijf jaar voorbij. Punt uit.

Wij hebben daarnet gesproken over de aantallen. Gisteren is er een brief van het ministerie van Justitie gekomen, waarin voor de drie delicten aangegeven wordt hoe de afgelopen jaren de sancties geweest zijn. Verkeersongevallen met ernstige gevolgen blijken aanmerkelijk minder voor te komen dan alcoholgerelateerde verkeersdelicten. Het waren er in die periode bijna 240.000 en dat vind ik nogal wat. De ernst van het delict is helder, maar daarnaast zijn er de andere twee delicten die genoemd worden. Met name noem ik de verkeersdelicten met ernstig letsel of schade voor anderen tot gevolg. Nu dit stelsel er na zoveel jaren ligt, moeten wij het de kroon op het werk van zoveel jaren debat laten zijn. Laat dat in de maatschappij heel duidelijk zijn: ernstig wangedrag wordt bestraft!

□

De heer **Wolfsen** (PvdA): Voorzitter. Ik wil die kroon van mevrouw De Pater niet verstoren. Met de knipoog die ik bij de minister van Justitie meende te zien, zeg ik dat het eigenlijk geen puntenstelsel is. Het staat in de titel, dus laten wij het zo maar noemen.

Het idee van de wet steunen wij zeer: recidivisten moeten hard aangepakt worden. Ik vind het jammer en eigenlijk betreurenswaardig dat de ministers niet constructiever hebben gereageerd op het voorstel om de wet te vereenvoudigen. Ik had dat niet verwacht. Immers, iedereen wil eenvoudige wetgeving. Ik zie mij genoodzaakt om een amendement te maken. Waarom steunen de ministers de vereenvoudiging van de wet niet? Het systeem met de AMvB is te ingewikkeld. Het kan veel eenvoudiger: tweede keer gepakt, altijd je rijbewijs van rechtswege kwijt. Tot mijn verbazing lijken de ministers vast te houden aan het voorstel, terwijl de Raad van State, de Raad voor de rechtspraak, de Nederlandse Vereniging voor Rechtspraak – wie eigenlijk niet? – het een raar en onhandig voorstel vinden. Wij moeten het er gewoon uithalen. Het verandert de praktijk niet. In hun schriftelijke beantwoording hebben de ministers gezegd dat er in de praktijk niets zal veranderen, want dat beogen zij ook niet. Er is dus sprake van een overbodige regel; dat is zelfs in strijd met het regeerakkoord. Op dit vlak steun ik het regeerakkoord. Willen de ministers hier wat scherper op ingaan?

Er valt heel veel geld vrij. Er hoeven veel minder psychiaters ingeschakeld te worden, hetgeen € 1000 per geval scheelt. Die miljoenen euro's moeten worden besteed aan het effectiever bewerkstelligen van verkeersveiligheid en bestrijden van verkeersonveiligheid.

Het toevoegen van een snelheid vind ik prima, maar ik hoor graag hoeveel mensen er concreet worden getroffen door alcoholgerelateerde delicten. Van hoeveel mensen zou in 2005 het rijbewijs van rechtswege zijn vervallen als deze wet al had gegolden?

De vraag over de geldboete bij leasebedrijven is nog niet beantwoord. Dat geldt ook voor de 0,7 promille bij de eerste selectie.

Op mijn vraag over het altijd melden heeft de minister van Verkeer en Waterstaat weliswaar gezegd dat er sprake is van een heldere norm, maar mijns inziens ligt het toch wat ingewikkelder. Zo moeten politiemensen bijvoorbeeld ook melden dat iemand in vijf jaar een aantal keer met een heel laag promillage is gepakt. Ook dan kan de vorderingsprocedure in werking treden. Het oordeel als zodanig ligt nu bij de politie. Mijn voorstel is om altijd de melding de deur uit te laten gaan. Dat is voor de politie ook kraakhelder: alcohol en snelheid moeten altijd gemeld worden. Laat het CBR dan beoordelen wat er al dan niet binnen de norm valt.

Verder zou ik graag nog antwoord krijgen op mijn eerdere vraag of men al dan niet een auto op naam kan hebben als men langdurige ontzeggingen heeft.

De minister van Justitie is in zijn eerste termijn nog ingegaan op de afgedane strafzaken. Hij heeft daarbij gezegd te willen kiezen voor de voorzichtige variant. Ik begrijp eerlijk gezegd niet waarom niet een constructie mogelijk zou zijn waarbij de wet in werking treedt en er als uitgangspunt geldt dat als iemand met een bepaald verleden vanaf nu een delict pleegt, hij van rechtswege zijn rijbewijs kwijt is. Dat verleden is gewoon neutraal. Ik kan niet goed inzien waarmee dat in strijd zou kunnen zijn. Ook op dat vlak overweeg ik een amendement. Ik hoor dan ook graag een scherpere reactie van de minister op deze gedachte.

Mevrouw **De Pater-van der Meer** (CDA): Ik wil nog even terugkomen op de cijfers. De brief waarover ik zo-even sprak, is de brief van gisteren waarin het volgende staat: naar aanleiding van de vraag van uw fractie om niet alleen de gegevens van 1997-2000 te geven, maar ook de gegevens tot 2005... Ik begrijp dat u zich in uw vraagstelling nu beperkt tot uitsluitend 2005. Dan hebben wij het inderdaad over verschillende aantallen.

De heer **Wolfsen** (PvdA): De ministers mogen ook de gehele periode noemen. Maar je rijbewijs vervalt pas van rechtswege als je als recidivist een ontzegging opgelegd krijgt van meer dan een jaar. In die brief wordt wat dat betreft een aantal van rond de 2000 genoemd. Dat gaat dus over die gehele periode. Het is dus eigenlijk een redelijk miniem aantal, namelijk zo'n 300 per jaar. Mijn vraag aan de ministers is of dit aantal klopt.

□

Minister **Hirsch Ballin**: Mevrouw de voorzitter. De heer

Wolfsen heeft een pleidooi gehouden om nu verder te gaan dan in het wetsvoorstel is neergelegd.

De heer **Wolfsen** (PvdA): Ja en nee. De bedoeling is om het eenvoudiger te maken en daardoor gaat het inderdaad verder. Het moet dus niet zo nodeloos ingewikkeld gemaakt worden, wat bijna niemand begrijpt.

Minister **Hirsch Ballin**: Om het eenvoudiger te maken is het dus ja en nee. Dan moet ik toch ook even het ja en nee van de heer Wolfsen proberen te analyseren. Aan de ene kant maakt hij het inderdaad eenvoudiger door op het punt van het automatisme verder te gaan dan het wetsvoorstel. Aan de andere kant maakt hij het wetsvoorstel weer beperkter wanneer hij de AMvB eruit wil halen waarin feiten worden omschreven. Of zou hij dat in de wet willen vastleggen?

De heer **Wolfsen** (PvdA): Die AMvB behoeft wat mij betreft geen toegevoegde waarde te hebben aangezien die in het geheel niet de strafmaat bepaalt, zoals u ook in de nota naar aanleiding van het verslag schrijft. In de wet zou dan moeten worden opgenomen dat iemand die recidiveert en bij de tweede keer wordt gepakt...

Minister **Hirsch Ballin**: Bij welke delicten?

De heer **Wolfsen** (PvdA): Bij 0,8 promille.

Minister **Hirsch Ballin**: Dus alleen voor de alcohol?

De heer **Wolfsen** (PvdA): Alcohol, ja. Maar idem dito ook voor snelheid. Wat mij betreft bijvoorbeeld een overschrijding met 50 km per uur op de autosnelweg en met 40 km per uur binnen de bebouwde kom. Maar goed, daar kun je nog over twisten, maar van belang is dat er sprake is van een heldere norm, die je vastlegt in de wet: als je daarvoor veroordeeld wordt, ongeacht de hoogte van de straf, ga je van de weg af. Dat begrijpt iedereen. De straf blijft dan maatwerk en het CBR treedt heel kordaat op door die personen van de weg af te sturen.

Minister **Hirsch Ballin**: De suggestie van de heer Wolfsen schoeit het wetsvoorstel op een andere leest. Misschien is dat zijn bedoeling. Ik hoor nu dat hij nee zegt. Desalniettemin is het gevolg van zijn benadering dat er zonder hardheidsclausule een soort uit de wet voortvloeiende straf is. Hij zegt dat het geen straf is, maar het is wel verbonden aan een strafrechtelijke veroordeling. Hoe hij het ook wendt of keert, dit heeft wel degelijk met strafrecht te maken. Zonder dat de rechter de straf oplegt of een OM-afdoening tot een straf leidt, treedt het rechtsgevolg niet in.

De heer **Wolfsen** (PvdA): Ik ben het met de minister eens dat het rechtsgevolg niet intreedt als er geen sprake is van een veroordeling. Het CBR zet echter de vorderingsprocedure in werking, al wordt betrokkene alleen schuldig bevonden en is er geen sprake van een straftoepassing. Dan raakt betrokkene het rijbewijs via die lijn kwijt. Mijn suggestie is om het eenvoudig, overzichtelijk en begrijpelijk te maken door ervoor te zorgen dat die veroordeling leidt tot het afnemen van het rijbewijs. Dan hoeft het CBR niet meer in de benen te komen. Dat bespaart veel tijd en geld en dan is een en ander voor iedereen kraakhelder.

Minister **Hirsch Ballin**: Ik zou willen dat hetgeen de heer Wolfsen bepleit voor mij nu zo kraakhelder was als hij stelt. Uiteraard neem ik datgene wat hij naar voren brengt serieus. Enkele elementen uit zijn betoog neem ik als uitgangspunt om een reactie te geven, al is het lastig om te reageren op een potentieel amendement dat op deze manier wordt omschreven. Ik kan er niet omheen om te constateren dat het voorstel van de heer Wolfsen inhoudt dat er geen rechtsgevolg intreedt door de een of andere feitelijkheid maar door de uitspraak van de rechter. Heb ik dat goed begrepen?

De heer **Wolfsen** (PvdA): Dat heeft de minister goed begrepen, maar dat zit juist in het wetsvoorstel.

Minister **Hirsch Ballin**: Dat zit in het wetsvoorstel, maar wel met een hardheidsclausule. De heer Wolfsen pleit ervoor om die hardheidsclausule te schrappen.

De heer **Wolfsen** (PvdA): Er zit inderdaad een hardheidsclausule in het wetsvoorstel, maar de minister vergist zich. Als de rechter die zou toepassen en in het bijzondere geval geen ontzegging oplegde, dan ging het CBR gewoon aan de slag – dat is overigens maar goed ook – en dan verloor betrokkene alsnog zijn rijbewijs. Dat effect zou er dan toch zijn. Waarom moeten wij het zo ingewikkeld maken met een AMvB en minima en maxima? De Raad van State is daarvan terecht tegenstander.

Minister **Hirsch Ballin**: Het voorstel van de heer Wolfsen brengt een aantal complicaties met zich: er is sprake van een automatisme door de koppeling van het bestuurlijke systeem met het strafrechtelijke. Dat komt toch neer op een wettelijk strafminimum dat wat de feitelijke gevolgen betreft overeenkomt met een bijkomende straf. De heer Wolfsen verwijst gelijktijdig naar de kritische adviezen van de Nederlandse Vereniging voor Rechtspraak. Zowel op dit punt als op het andere van zijn potentiële, virtuele amendering van het wetsvoorstel, zullen er eerder meer dan minder bezwaren komen. In de Tweede Kamer is meer dan eens gesproken over de bezwaren die door de rechterlijke professie naar voren worden gebracht tegen alles wat lijkt op minimumstraffen. Ik meen dat ook de heer Wolfsen die bezwaren in debatten met de Kamer steeds naar voren heeft gebracht. Toch komt zijn voorstel feitelijk neer op een minimum bijkomende straf. Dat geldt ook voor het punt dat de heer Wolfsen in zijn virtuele amendering van het wetsvoorstel naar voren brengt over het laten vallen van de overgangsbepaling. Ik heb in het dossier opgezocht wat de NVvR daarover zegt. In de conceptmemorie van toelichting is vermeld dat de wet alleen van toepassing is op feiten die na het tijdstip van inwerkingtreding van deze wet worden begaan. Het is duidelijk ten aanzien van het nieuwe feit. Onduidelijk is echter of feiten begaan binnen vijf jaar, doch vóór de inwerkingtreding van de wet, mogen meetellen als voorafgaand feit. De teneur van de reactie van de Nederlandse Vereniging voor Rechtspraak is dat wij niets moeten doen met oude feiten.

Mijn probleem met het voorstel van de heer Wolfsen is dat het direct de vraag oproept of nieuw advies moet worden ingewonnen. In eerste termijn heb ik al gezegd

dat het hier gaat om een principiële en belangrijke stap. Ik onderschrijf ook het belang dat door mevrouw De Pater is verwoord over deze stap. Ik heb niet betoogd dat dit de laatste stap is in de ontwikkeling. Ik noteer in zekere zin ook met dankbaarheid de souplesse in het denken over een aantal historisch beladen dogma's in het betoog van de heer Wolfsen. Als wij deze veranderingen aanbrengen, wordt de spoedige inwerkingtreding bemoeilijkt van wat nu voorligt. Ik zou dat betreuren.

De **voorzitter**: Mijnheer Wolfsen, ik geef nog een keer de gelegenheid voor een reactie. Daarna adviseer ik u om te overwegen het amendement al dan niet in te dienen. Als het amendement wordt ingediend, komt er een moment voor reactie door de minister. Nu bent u echter in gesprek met de minister over een amendement dat er niet ligt. Wij hebben ruim de tijd. Toch wil ik u niet de gehele avond aan elkaar overlaten.

De heer **Wolfsen** (PvdA): Dank voor de souplesse.

De minister lijkt te ontkennen dat in het voorliggende wetsvoorstel het van rechtswege vervallen verklaren als bijkomende straf is opgenomen. Dat zit er wel in. Ik ben daar ook voor.

Minister **Hirsch Ballin**: Dat ontken ik inderdaad. De heer Wolfsen gaat er abusievelijk van uit dat het CBR altijd overgaat tot het ongeldig verklaren van een rijbewijs als een bestuurder in het kader van de vorderingsprocedure wordt gemeld. Hij kan het wenselijk vinden, maar dit is geen bestaand automatisme. Daarom is de stap die de heer Wolfsen wil zetten zeker principieel. De stap is overigens boeiend in het licht van wat eerder naar voren is gebracht aan bezwaren tegen minimumstraffen. Ik noteer dan ook de versoepeling in het denken van de heer Wolfsen op dit punt. Het is een misverstand te denken dat het een automatisme is. Het CBR gaat alleen over tot ongeldigverklaring als uit onderzoek blijkt dat de betrokkene niet meer beschikt over de vereiste geschiktheid of rijvaardigheid. Dat is een ander beoordelingskader. Dat moeten wij als realiteit onder ogen zien.

Mevrouw **De Pater-van der Meer** (CDA): Wij spreken over de drie genoemde delicten, waarvan er een het verkeersongeval is met ernstige gevolgen. Kan daarbij een grens gesteld worden of zijn de ernstige gevolgen maatgevend of het delict onder het puntensysteem valt?

Minister **Hirsch Ballin**: Ik heb mijn uiterste best gedaan om het virtuele amendement van de heer Wolfsen op een faire wijze te bespreken. Ik heb mij open getoond voor verdere ontwikkelingen in het denken. Ik doe een beroep op de Kamer om nu mogelijk te maken wat mogelijk is. Er komen verdere stappen na deze inderdaad principiële stap om verkeerde gedragspatronen strikter aan te pakken. Daarover komen wij op een later moment te spreken. Daarbij zal er zeker nog bereidheid zijn om in te gaan op de flexibiliteit in de AMvB. Laten wij doen wat mogelijk is. Het is belangrijk en de moeite waard. Laten wij de principiële discussies over minimum bijkomende straffen en andere mechanismen niet in de weg laten staan aan de realisering van hetgeen onder handbereik ligt.

Ik kom op de veronderstelling van de heer Wolfsen dat er een soort impliciete grens van 0,7_ wordt gehanteerd op straat. Het is niet de bedoeling om op die manier een voorselectie te doen. De constatering op straat is geen bewijs. Ter voorkoming van vals positieven wordt bij de voorselectie een marge van 0,2_ aangehouden. Als iemand meer dan 0,7_ blaast, dan wordt hij meegenomen voor een ademanalyse. Daaruit wordt bewijsmateriaal vergaard, waarbij de grens van 0,5_ geldt.

In de periode 2000-2005 zijn 1.845 recidivegevallen van rechtswege ongeldig volgens de benadering waarvoor is gekozen. Het gaat om de cijfers die in de brief vermeld zijn.

Omdat het stelsel gebaseerd is op staandehouding en het in persoon constateren van het begaan van het feit, ontspringt de leaserijder niet de dans. Het verschil met de Wet Mulder heb ik in mijn reactie in eerste termijn al naar voren gebracht. Dat is een van de voordelen van de gecombineerde benadering waarvoor in dit wetsvoorstel is gekozen.

□

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik dank de Kamerleden nogmaals voor hun reactie. Ik ben het helemaal eens met mevrouw De Pater dat met dit wetsvoorstel een belangrijke stap wordt gezet. Ik doe een beroep op de heer Wolfsen om in te stemmen met dit wetsvoorstel en eventueel later verbeteringen daarin aan te brengen. Dan kunnen wij in elk geval beginnen met de invoering van de wet en mensen vertellen dat zij voorzichtig moeten zijn omdat op zeer korte termijn slechts twee kansen worden geboden en meer niet. Daarna zijn zij hun rijbewijs kwijt. Dit is een heel belangrijke verandering van de wet die wij nu hebben. Ik houd overigens wel staande dat mensen moeten weten dat het systeem wordt ingevoerd zodat zij na een eerste overtreding weten dat zij zich er in het vervolg van moeten onthouden.

De heer Wolfsen heeft nog gevraagd of de tenaamstelling van een auto kan worden geblokkeerd als iemand een rijontzegging heeft gekregen. Ik meen dat dat een optische zaak zou zijn. Leaseauto's staan nooit op naam van degene die de overtreding heeft begaan en daarbij zijn er ook nog gezinnen. Het zou een volkomen optische oplossing zijn als de auto niet meer op naam van de overtreder zou mogen staan maar op naam van de partner of de oudste zoon of dochter moet worden gezet. In de praktijk zou dat niets uitmaken. Ik denk ook niet dat de heer Wolfsen geïnteresseerd is in schijnoplossingen. Het is ook niet juist om de zaak zodanig te regelen dat iemand van wie het rijbewijs is ingetrokken, ook niet meer door zijn vrouw mag worden vervoerd. Mensen moeten toch van a naar b, en misschien wel van a naar beter. Het blokkeren van de tenaamstelling zou dus een schijnoplossing zijn. Dat helpt niets. Zij moeten gewoon geen drank meer drinken.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor om aanstaande dinsdag over dit wetsvoorstel te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Sluiting 20.25 uur